

**Parere al Comune di Rovereto in materia di adeguamento tariffario del servizio taxi, reso dall’Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell’art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni.**

L’Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 15 dicembre 2023,

premessi che:

- ha ricevuto dal Comune di Rovereto (di seguito, anche: Comune), con nota prot. n. 79155 del 13 novembre 2023 (acquisita al prot. ART n. 65772/2023 in pari data), la richiesta di parere preventivo ai sensi dell’art. 37, comma 2, lett. m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con riferimento alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi;
- oltre alla proposta di aggiornamento delle tariffe del servizio taxi è stato analizzato il vigente *“Regolamento comunale per il servizio di trasporto pubblico non di linea”* (di seguito: Regolamento), adottato con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 19 del 20/04/2011, limitatamente alle parti in cui costituisce presupposto del sistema tariffario;

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

#### **I. Inquadramento giuridico**

La normativa di riferimento in materia di servizio taxi è innanzitutto costituita dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21 (*“Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea”*), che fornisce la disciplina quadro degli autoservizi pubblici non di linea, demandando a Regioni ed Enti locali la disciplina di dettaglio e quella inerente alla gestione del servizio.

In base alla suddetta normativa, in particolare, le Regioni individuano i criteri cui devono attenersi i Comuni nel redigere i regolamenti sull’esercizio degli autoservizi pubblici non di linea. I Comuni, con propri regolamenti, individuano: il numero e il tipo di veicoli da adibire al servizio, le modalità per lo svolgimento dello stesso, i criteri per la determinazione delle tariffe e i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza.

Col decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito dalla legge 4 agosto 2006, n. 248 (*“Disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all’evasione fiscale”*), il legislatore è intervenuto al fine di rafforzare la concorrenza nell’ambito del servizio taxi, in particolare per quanto riguarda l’accesso al mercato e la determinazione delle tariffe, assicurando nel contempo una maggiore efficienza del servizio e livello qualitativo dello stesso. In particolare, l’art. 6 reca una serie di puntuali disposizioni poste *«[a] fine di assicurare per il servizio di taxi il tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio taxi necessari all’esercizio del diritto degli utenti alla mobilità, in conformità al principio comunitario di libera*

*concorrenza ed a quello di libertà di circolazione delle persone e dei servizi, nonché la funzionalità e l'efficienza del medesimo servizio adeguati ai fini della mobilità urbana [...]».*

Successivamente il legislatore è nuovamente intervenuto nel settore. In particolare, l'art. 37 del sopra citato d.l. 201/2011, nell'istituire l'Autorità di regolazione dei trasporti, ha attribuito alla stessa specifiche competenze in materia, tra cui:

- il monitoraggio e la verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. 201/2011);
- il rilascio di un parere preventivo alle Regioni e ai Comuni sull'adeguamento del servizio taxi da essi prospettato (art. 37, comma 2, lett. m), d.l. 201/2011), sulla base dei principi di seguito riportati:
  1. l'incremento del numero delle licenze, ove ritenuto necessario, anche in base alle analisi per confronto realtà europee comparabili effettuate dall'Autorità, a seguito di un'istruttoria sui costi-benefici anche ambientali, in relazione a comprovate ed oggettive esigenze di mobilità ed alle caratteristiche demografiche e territoriali;
  2. una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio, sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda e in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come il taxi ad uso collettivo o altre forme;
  3. una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori, prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal soggetto competente per percorsi prestabiliti;
  4. il miglioramento della qualità di offerta del servizio, individuando criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori con particolare riferimento alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore, favorendo gli investimenti in nuove tecnologie per l'efficientamento organizzativo ed ambientale del servizio e adottando la carta dei servizi a livello regionale;
- la possibilità di ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio «con riferimento alla disciplina di cui alla lettera m)» sopra riportata (art. 37, comma 2, lett. n)).

Ulteriori misure «per far fronte alle carenze del sistema di trasporto taxi su gomma» sono previste dall'art. 3 del recente decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104 (*"Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici"*), convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136.

L'Autorità, con l'«Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità» del 21 maggio 2015, ha rappresentato l'esigenza di ulteriori modifiche alla disciplina del servizio taxi volte ad adeguare il quadro giuridico di riferimento al mutato contesto socio-economico in cui esso opera, a distanza, ormai, di molti anni dall'adozione della legge 21/1992, anche tenuto conto dei recenti cambiamenti connessi al diffuso utilizzo

di tecnologie informatiche applicate in modo innovativo ai servizi di mobilità. In particolare, nel predetto Atto di segnalazione l'Autorità ha evidenziato, tra l'altro, l'opportunità di rivedere le disposizioni che regolano il servizio taxi, con riferimento all'adozione di misure finalizzate ad assicurare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio e della qualità delle prestazioni alle esigenze di mobilità dei diversi contesti territoriali, richiamando l'attenzione sulla necessità di «[...] dare attuazione [da parte deli Enti territoriali competenti] al criterio di cui al punto 2) dell'articolo 37, comma 2, lettera m), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, e consentire ai titolari di licenza maggiore libertà nell'organizzazione del servizio, sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda con turni flessibili, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come l'uso collettivo dei taxi».

Con nota del 16 luglio 2020, indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome nonché pubblicata sul proprio sito web istituzionale, l'Autorità è ulteriormente intervenuta sul tema dell'organizzazione del servizio taxi e, in particolare, sull'uso dei sistemi di connettività via web e sull'impiego delle nuove tecnologie per favorire l'intermediazione tra domanda e offerta di taxi, rimarcando, anche sulla scorta delle decisioni del Consiglio di Stato di cui alle sentenze del 4 giugno 2020, n. 3501/2020, n. 3502/2020 e n. 3503/2020, la necessità di: *i*) promuovere e verificare la rimozione di norme di legge regionali e/o norme di regolamenti comunali che, in qualsiasi modo, limitino la libertà dei titolari di licenza taxi di avvalersi dei vari servizi di interconnessione tra domanda e offerta eventualmente disponibili; *ii*) promuovere lo sviluppo e la diffusione di sistemi innovativi e competitivi che consentano l'interconnessione tra utenti ed esercenti il servizio taxi con conseguente aumento dell'efficienza e della qualità del servizio offerto; *iii*) vigilare, adottando le misure ritenute più opportune, affinché le società che gestiscono i servizi di interconnessione tra domanda e offerta non precludano, a coloro che aderiscono a tali servizi, di rivolgersi anche ad altri intermediari e di destinare una quota per l'esecuzione di corse intermedie da altre imprese.

Nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 4 febbraio 2022 è stata pubblicata la “Comunicazione della Commissione concernente un trasporto locale di passeggeri su richiesta (taxi e veicoli a noleggio con conducente) ben funzionante e sostenibile (2022/C 62/01)”. Con tale Comunicazione la Commissione europea ha formulato raccomandazioni relative alla regolamentazione dei servizi di taxi (e NCC), al fine di garantire ai cittadini una mobilità locale adeguata e sicura, migliorare la sostenibilità del settore e promuovere gli obiettivi del *Green Deal* europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. Ha inoltre chiarito la necessità che le misure messe in atto dagli Stati membri (compresi sia i governi e i legislatori nazionali sia le autorità regionali e locali) per regolamentare i taxi e i servizi di noleggio con conducente siano conformi alle libertà fondamentali che sono alla base del mercato unico. La Comunicazione, più specificamente, contiene raccomandazioni concernenti, in particolare, l'efficienza del servizio, l'accesso a una mobilità adeguata e la sostenibilità del settore, la sostenibilità ambientale e lo sfruttamento dei vantaggi offerti dalla digitalizzazione.

L'Autorità, con la delibera n. 46/2022 del 23 marzo 2022, ha adottato le “Linee guida in materia di adeguamento del servizio taxi per Regioni ed Enti Locali” (di seguito: Linee guida), che recepiscono gli orientamenti dell'Autorità già espressi nell'Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea, nonché nella nota dell'Autorità del 16 luglio 2020 indirizzata ad ANCI e alla Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome in merito all'uso dei sistemi di connettività via web e all'impiego delle nuove tecnologie per favorire l'intermediazione tra domanda e offerta di taxi. L'obiettivo delle Linee guida è quello di fornire, anche attraverso indicazioni di carattere metodologico, uno

strumento a supporto dei soggetti competenti ai fini della predisposizione di schemi di atti da adottare in materia di servizio taxi sui quali è acquisito il parere preventivo dell'Autorità, nonché elementi per la determinazione del contingente, per l'organizzazione del servizio (considerando anche le piattaforme tecnologiche per l'intermediazione tra la domanda e l'offerta), per il monitoraggio della qualità del medesimo anche attraverso la predisposizione della carta della qualità e/o di indagini di *customer satisfaction*, e criteri per la determinazione di tariffe correlate ai costi di produzione del servizio.

## II. Osservazioni sul sistema tariffario del Comune

Alla luce del quadro normativo sopra delineato, nei limiti delle informazioni e della documentazione fornite dal Comune, l'Autorità, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. m) del decreto-legge 201/2011, osserva quanto segue in tema di adeguamento tariffario.

Il sistema tariffario vigente consta di tariffe a base multipla, approvate con deliberazione della Giunta Municipale n. 234 del 15/12/2015. L'attuale struttura tariffaria è composta dalle seguenti voci:

- i) **scatto di partenza:** 3,50 euro;
- ii) **corsa minima:** 6,00 euro;
- iii) **sosta oraria:** 22,00 euro/h;
- iv) **tariffe a consumo articolate in tre fasce** (n.b.: la Tariffa 3 si applica alle corse su chiamata, per il percorso tra il parcheggio di stazionamento del taxi e il luogo di prelievo del cliente; una volta che il cliente sia a bordo, la corsa prosegue con la Tariffa 1 e, oltre 5 km, con la Tariffa 2):

Componente	Tariffa 1 (≤ 5 km)	Tariffa 2 (> 5 km)	Tariffa 3 (fino al luogo di prelievo)
Tariffa chilometrica (€/km)	1,40	1,70	0,70
Frequenza scatti (m/scatto)	1.000	1.000	1.000
Tariffa oraria (€/h)	21,54	22,67	21,54
Frequenza scatti (sec/scatto)	234	270	117

- i) **supplemento notturno** (dalle ore 22:00 alle ore 24:00): maggiorazione del 15%;
- ii) **supplemento festivo:** maggiorazione del 20%;
- v) **supplemento fisso di chiamata per servizio notturno** (dalle ore 0:00 alle ore 6:00): 7,00 euro per tragitti fino a 5 km e 12 euro oltre 5 km;
- vi) **supplementi extra-tassametro:**
  - bagagli: 0,77 euro/cad;
  - animali: 0,77 euro/cad;
  - passeggeri extra: +10% dal 4° passeggero.

Le tariffe proposte, che costituiscono oggetto del presente parere, derivano da uno studio effettuato dal Comune e discusso nell'ambito della commissione consultiva di cui all'art. 5 del Regolamento, come descritto nel documento denominato "*Relazione in merito alla consultazione della Commissione*" allegato alla richiesta di parere.

L'aggiornamento del sistema tariffario proposto apporta incrementi percentuali alle componenti tariffarie rispetto al 2015, che vanno dal +5,9% al +14,3%, sicché i relativi valori risultano rivalutati come segue:

- i) **scatto di partenza:** 3,90 euro;

- ii) **corsa minima:** 6,60 euro;
- iii) **sosta oraria:** 24,00 euro/h;
- iv) **tariffe a consumo articolate in tre fasce:**

Componente	Tariffa 1 (≤ 5 km)	Tariffa 2 (> 5 km)	Tariffa 3 (fino al luogo di prelievo)
Tariffa chilometrica (€/km)	1,50	1,80	0,80
Frequenza scatti (m/scatto)	1.000	1.000	1.000
Tariffa oraria (€/h)	23,08	24,00	24,62
Frequenza scatti (sec/scatto)	234	270	117

- iii) **supplemento notturno** (dalle ore 22:00 alle ore 24:00): maggiorazione del 16,5%;
- iv) **supplemento festivo:** maggiorazione del 22%;
- v) **supplemento fisso di chiamata per servizio notturno** (dalle ore 0:00 alle ore 6:00): 7,70 euro per tragitti fino a 5 km e 13,20 euro oltre 5 km;
- vi) **supplementi extra-tassametro:**
  - bagagli: 0,85 euro/cad;
  - animali: 0,85 euro/cad;
  - passeggeri extra: +11% dal 4° passeggero;
  - trasporto bicicletta: 1,60 euro.

Si rileva l'aggiunta del supplemento per il trasporto bicicletta.

La descrizione della struttura del sistema tariffario che si evince dalla documentazione trasmessa dal Comune non consente un'oggettiva e trasparente conoscenza di tutti i parametri di funzionamento del tassametro. Infatti:

- a) non è chiaro se la voce "sosta oraria" si riferisca solo alla spesa per le eventuali soste richieste dal passeggero oppure anche alla spesa per le attese ai semafori e i rallentamenti dovuti al traffico; nel secondo caso, la dicitura "sosta oraria" va sostituita con "tariffa oraria";
- b) se, come pare dalla presenza dell'indicazione di una frequenza di tariffazione a tempo nelle tariffe a consumo, la "sosta oraria" funge da "tariffa oraria" (vedi punto a)), allora:
  - le frequenze degli scatti nelle tre fasce di tariffazione devono essere coerenti col valore di tale "tariffa oraria" (in altre parole, affinché la tariffa oraria risulti 24 euro/h in tutte le fasce, la frequenza degli scatti nella 1<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> fascia deve essere, rispettivamente, 225 secondi e 120 secondi);
  - occorre specificare la velocità sotto la quale la tariffazione avviene su base oraria e sopra la quale avviene su base chilometrica;
- c) la Tariffa 3 è un elemento che sfugge alle possibilità di verifica dell'utente e, in linea teorica, potrebbe consistere in un importo non trascurabile; quindi, laddove è previsto che il tassametro venga attivato al momento di inizio del servizio anziché al momento in cui il cliente sale a bordo dell'autovettura, deve essere indicato un valore massimo per l'importo che il tassametro può segnare quando il taxi giunge al punto di prelievo del cliente (ad esempio, tale valore potrebbe essere posto pari alla corsa minima).

Pertanto, è necessario l'inserimento delle suddette informazioni a beneficio degli utenti nella descrizione della struttura del sistema tariffario contenuta nell'Atto di approvazione delle tariffe e, conseguentemente, nel Tariffario.

## II.1 Metodologia di determinazione dell'aggiornamento tariffario

Preliminarmente si rileva che il Regolamento approvato nel 2011 non tiene conto degli sviluppi normativi e tecnologici intervenuti negli ultimi anni, di cui si è dato cenno in premessa.

Pertanto, è necessario adeguare quanto prima il Regolamento del servizio taxi, tenendo conto dei principi di cui all'art. 37, comma 2, lettera m) del d.l. 201/2011 come declinati nelle Linee guida, e previa richiesta di parere all'Autorità.

**In particolare, la struttura del sistema tariffario dovrebbe essere rispondente alle indicazioni contenute nei punti da 48 a 59 delle Linee guida, con particolare riferimento ai principi di orientamento al costo e sostenibilità del prezzo per l'utenza.**

Ciò premesso, si rileva che la delibera di approvazione delle tariffe del 2007 prevedeva un aggiornamento biennale delle stesse in base alla variazione dell'indice ISTAT. A tal proposito, è opportuno che la frequenza di aggiornamento del sistema tariffario, tenendo conto del punto 60 delle Linee guida, venga stabilita su periodicità quinquennale, salvo eventi eccezionali.

Per il periodo da dicembre 2015 a ottobre 2023, la variazione ISTAT con l'indice FOI dei prezzi al consumo (senza tabacchi) è stata del +19,3%. L'aggiornamento del sistema tariffario proposto dal Comune presenta incrementi percentuali dell'ordine del 10% con due eccezioni (lo scatto di partenza, incrementato dell'11,4%, e la Tariffa 3, incrementata del 14,3%), sempre inferiori alla variazione ISTAT di periodo.

Tuttavia, rilevano le considerazioni seguenti.

- 1) La corsa minima costituisce di fatto un limite alla fruizione del servizio pubblico di taxi da parte degli utenti economicamente più deboli e pertanto deve essere adeguatamente ponderata coi principi di ragionevolezza e proporzionalità. **È necessario che l'importo della corsa minima sia fissato in maniera tale da non vanificare la determinazione del prezzo in base alle tariffe a consumo** (ad esempio, il valore della corsa minima potrebbe essere fissato pari a una quota minoritaria del prezzo della corsa standard<sup>1</sup>).
- 2) Il compenso extra per i servizi notturni viene ottenuto attraverso due voci: a) per le corse effettuate dalle 22:00 alle 24:00, una maggiorazione percentuale dell'importo indicato sul tassometro (denominata "Supplemento notturno") (eventualmente già comprensivo del tratto a Tariffa 3); b) per le corse effettuate tra le 24:00 e le 6:00, su chiamata, un importo fisso che si somma alla Tariffa 3 (denominato "Supplemento fisso di chiamata per servizio notturno"). Questa duplice previsione, oltre a complicare il sistema tariffario, si rivela fortemente iniqua per l'utenza: infatti, secondo il Tariffario vigente, una corsa di 6 km senza soste (che con le tariffe diurne costa 12,20 euro) effettuata alle ore 23:45 verrebbe a costare  $12,20 \times 1,15 = 14,03$  euro, ma se effettuata appena

---

<sup>1</sup> La corsa standard si basa su un percorso di 5 km con sosta/attesa di 5 minuti (non consecutivi) effettuato in un giorno ferialo da parte di un utente privo di bagagli. Col sistema tariffario vigente, e ipotizzando che la partenza avvenga dal parcheggio di stazionamento del taxi, il prezzo della corsa standard è 13,36 euro.

mezz'ora più tardi costerebbe  $12,20 + 12,00 = 24,20$  euro, cioè quasi il doppio; la situazione viene ovviamente amplificata con gli aumenti proposti per il nuovo Tariffario. Peraltro, dal documento denominato "Relazione descrittiva" allegato alla richiesta di parere emerge che, tra i comuni presi in esame in tale documento, questa peculiarità tariffaria esiste solo a Rovereto. Dunque, in coerenza coi principi di semplificazione e trasparenza menzionati al punto 62 delle Linee guida, è **necessario che, per l'intera durata del servizio notturno (22:00-06:00), venga adottato un solo criterio di determinazione del supplemento notturno, preferibilmente in termini di maggiorazione percentuale (come accade per il supplemento festivo) e di importo simile agli usi degli altri comuni.** Inoltre, poiché questo supplemento si aggiunge all'importo indicato dal tassametro, che risulta già comprensivo della quota calcolata con la Tariffa 3, per chiarezza espositiva è **opportuno eliminare dal Tariffario la nota sulla cumulabilità del supplemento notturno con l'importo derivante dall'applicazione della Tariffa 3.**

- 3) Apportando un aumento sia alle singole componenti tariffarie, sia alle maggiorazioni percentuali che si applicano all'importo calcolato dal tassametro (supplemento notturno, supplemento festivo, supplemento passeggeri extra), l'utente subisce un doppio aggravio sul prezzo finale. Al fine di tutelare la sostenibilità del prezzo per l'utenza, è **opportuno che i supplementi espressi in termini percentuali rimangano invariati.**
- 4) Il sistema tariffario prevede una frequenza di tariffazione con scatti di 1.000 metri e 4 minuti circa. Ciò significa che il tassametro conteggia per intero un intervallo di spazio di 1 km ed un intervallo di tempo di sosta di 4 minuti, anche se l'effettiva distanza percorsa o il tempo di attesa risultano inferiori. È **opportuno aumentare la frequenza di tariffazione, oppure ridurre la grandezza degli scatti** (ad esempio, si potrebbero utilizzare scatti di grandezza pari a 100 m e 1 minuto).

**In ogni caso, è necessario assicurare che anche il prezzo della corsa standard (punto 54 delle Linee guida), calcolato con le tariffe aggiornate, non sia superiore al valore ottenuto applicando la rivalutazione ISTAT con l'indice FOI al prezzo della corsa standard calcolato con le tariffe vigenti,** come tuttavia avviene nel caso in esame.

Infine, allo scopo di poter valutare la rispondenza dell'offerta di servizio alle effettive esigenze di mobilità nel territorio di competenza, nonché l'adeguatezza del sistema tariffario adottato, requisito ineludibile per un servizio pubblico, è **opportuno che il Comune attivi un sistema di monitoraggio periodico e sistematico dei dati di domanda e di offerta del servizio taxi** (punti 32-33 delle Linee guida). Al riguardo, in occasione del futuro aggiornamento del Regolamento dovranno essere introdotti specifici obblighi di trasmissione periodica dei dati del servizio in capo ai tassisti, alle organizzazioni associative degli stessi, nonché alle piattaforme tecnologiche o qualunque altro soggetto che li detenga.

## **II.2 Tariffe differenziate per categorie di utenti**

L'attuale sistema tariffario del Comune non prevede agevolazioni correlate a specifiche casistiche, quali quelle riportate nel punto 63 delle Linee guida. Tuttavia, le agevolazioni e gli sconti ampliano la possibilità di accesso al servizio da parte di determinate tipologie di utenti (es.: persone a mobilità ridotta, donne sole in orario serale, anziani) e rispondono pienamente ai principi di inclusione sociale che sono propri dei servizi pubblici.

**È opportuna l'introduzione di sconti tariffari per specifiche categorie di utenti, da applicarsi sull'importo indicato dal tassametro al termine della corsa.**

### **II.3 Tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti**

L'attuale sistema tariffario del Comune non prevede tariffe fisse predeterminate. Si evidenzia che tali tariffe, definendo un importo prestabilito, onnicomprensivo e invariabile per determinati percorsi, garantiscono una maggiore trasparenza del prezzo del servizio e rappresentano, pertanto, un elemento di maggior tutela del passeggero.

Il punto 67 delle Linee Guida prevede che queste tariffe risultino più vantaggiose per l'utente rispetto ai prezzi ottenibili tramite l'applicazione delle tariffe a consumo e che, ai fini della fissazione dell'importo di ciascuna tariffa predeterminata, siano effettuate apposite simulazioni. Al fine di individuare i tragitti per i quali definire tariffe predeterminate occorre rilevare quali siano le tratte più frequentate e i luoghi maggiormente rilevanti o caratteristici del territorio comunale (punto 68 delle Linee guida); a titolo esemplificativo, costituiscono possibili percorsi sui quali prevedere tariffe predeterminate: stazione-ospedale, centro città-stazione, città-aeroporto.

**È opportuna l'introduzione di tariffe fisse predeterminate sui tragitti richiesti con maggiore frequenza, impiegando la metodologia prevista dai punti 65-70 delle Linee guida per la relativa definizione.**

### **II.4 Tariffario**

Riguardo al Tariffario, ossia lo strumento con cui si comunicano al pubblico le tariffe del servizio taxi, le Linee guida forniscono una serie di indicazioni utili ad aumentare la trasparenza verso gli utenti del servizio: a tal proposito, **è necessario che il Tariffario risulti di facile lettura e di immediata comprensione da parte degli utenti e sia onnicomprensivo di tutte le componenti tariffarie vigenti** (punto 52 delle Linee guida).

In particolare, **è necessario che nel Tariffario:**

- i) venga precisato se eventuali pedaggi (es. autostrada), compresi nel tragitto della corsa, debbano essere a carico del cliente** (punto 53 delle Linee guida);
- ii) venga indicato il prezzo della corsa standard per 1 persona priva di bagagli, basata su un tragitto urbano di lunghezza 5 km con 5 minuti di sosta/attesa nel traffico durante il servizio feriale diurno** (punto 54 delle Linee guida);
- iii) vengano riportati i recapiti (telefono, e-mail, ecc.) dell'Ufficio a cui inoltrare eventuali reclami** (punto 55 delle Linee guida).

In aggiunta, come previsto al punto 56 delle Linee guida, a ragione della rilevante natura turistica del Comune, **è necessario che il Tariffario venga reso disponibile anche in lingua inglese e che venga pubblicato presso i luoghi di maggiore richiesta del servizio (es.: stazioni ferroviarie, ospedali, uffici di informazione turistica, posteggi taxi, sedi museali), nonché sul sito internet del Comune, insieme al Regolamento, in un'apposita sezione dedicata al servizio taxi, come previsto dal punto 57 delle Linee guida.**





Il presente parere, reso nel senso sopra indicato, è pubblicato sul sito *web* istituzionale dell’Autorità ed è trasmesso al Comune di Rovereto, con l’invito a dare seguito a quanto contenuto nello stesso.

Torino, 15 dicembre 2023

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente  
ai sensi del d.lgs. 82/2005)